

XI.

TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1898

Presidenza del Presidente SARACCO.

Sommario. — *Elenco di omaggi — Giuramento del senatore Damiani — Seguito della discussione del progetto di legge: « Sistemazione delle contabilità comunali e provinciali » (N. 4) — Parlano i senatori Mezzanotte, relatore, Saredo ed il presidente del Consiglio dei ministri — Si approvano i rimanenti articoli del progetto dal 6 al 9 e l'ordine del giorno proposto dall'Ufficio centrale — Annunzio d'interpellanza del senatore Melodia al ministro dei lavori pubblici — Votazione a scrutinio segreto — Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1898-99 » (N. 11) — Parlano nella discussione generale il senatore Melodia che svolge la sua interpellanza, i senatori Sprovierti, Serena, Di Sambuy, Alcega, Geronzi, Melodia, ed il ministro dei lavori pubblici — Chiusura della discussione generale — Rinvio della discussione dei capitoli — Risultato di votazione.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 30.

Sono presenti il presidente del Consiglio ed i ministri del tesoro e dei lavori pubblici.

GUERRIERI-GONZAGA, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che viene approvato.

Elenco di omaggi.

PRESIDENTE. Prego il signor senatore, segretario, Guerrieri-Gonzaga di dar lettura dell'elenco degli omaggi pervenuti al Senato.

GUERRIERI-GONZAGA, segretario, legge:

Fanno omaggio al Senato:

Il barone Giorgio Levi, di un suo *Studio statistico sui risultati della terza gara generale di tiro a segno nazionale*;

Il senatore Amato Pojero, di una sua pubblicazione *Sul servizio di beneficenza al municipio di Palermo*;

Il preside della Regia Deputazione di Storia patria delle antiche provincie e della Lombardia, del *Codice diplomatico cremonese*;

Il preside della Società Reale di Napoli, del vol. XIX degli *Atti della R. Accademia di archeologia, lettere e belle arti*;

Il presidente del Consiglio d'amministrazione del Monte de' Paschi (Siena), del *Rendiconto della gestione 1897*;

Il rettore della R. Università di Cagliari, dell'*Annuario della R. Università stessa per l'anno 1897-98*;

I prefetti delle provincie di Mantova e di Reggio-Emilia, degli *Atti dei rispettivi Consigli provinciali per l'anno 1897*;

Il signor W. J. Stillmann, corrispondente in Roma del *Times*, di una sua pubblicazione intitolata: *The Union of Italy*;

Il ministro di agricoltura, industria e commercio, delle seguenti pubblicazioni:

1. *Sulle condizioni industriali della provincia di Ravenna* (fasc. XIII-B degli *Annali di statistica*);

2. *Industria della carta* (fasc. LXIII degli *Annali di statistica*);

3. *Ordinamento e risultati delle scuole commerciali, industriali, ecc.*, dipendenti e sussidiate dal Ministero di agricoltura, industria e commercio;

4. *Annali del Consiglio delle tariffe delle strade ferrate* (1897);

5. *Rivista del servizio minerario nel 1897*;

Il ministro delle finanze, della *Statistica delle tasse di fabbricazione dal 1° luglio 1897 al 30 giugno 1898*;

Il signor G. Robecchi, di un suo opuscolo intitolato: *Perchè l'Italia non ricada nei disordini*;

Il presidente della Società economica di Chiavari, di una monografia sullo *Stato attuale della spiaggia ligure di Chiavari*;

Il direttore della Cassa di risparmio di Udine, del *Bilancio consuntivo dell'anno 1897* di quell'Istituto;

Il signor Ruggiero Calogiuri, di un suo opuscolo intitolato: *I tempi e l'eloquenza di Catone il Censore*;

Il preside del R. istituto veneto di scienze, lettere ed arti degli *Atti del Regio istituto stesso per l'anno 1898-99*;

Il sig. Michele della Ragione di una sua lettera a stampa, diretta al ministro di agricoltura, relativa al disegno di legge sul *saggio dei lavori di oro e di argento*;

Il preside del R. istituto di studi superiori pratici e di perfezionamento di Firenze, delle seguenti pubblicazioni:

1. *Sui primi 175 casi di peste bubbonica trattati nel 1898 a Bombay*;

2. *Nelson e Caracciolo e la repubblica napoletana nel 1799*;

Il presidente del Congresso degli industriali e commercianti italiani in Torino, *Degli atti del Congresso stesso relativi alle due adunanze dal 15 al 19 settembre 1898*;

Idem del Congresso nazionale degli agricoltori italiani, delle sue adunanze tenute a Torino dal 28 al 31 agosto 1898;

Il ministro delle finanze del volume con-

tenente il *Movimento commerciale del Regno d'Italia nell'anno 1897*;

L'on. Paolo Boselli di una sua *Relazione sulla Esposizione savonese del 1897*;

Il sig. F. Manfroni di tre sue pubblicazioni dal titolo: *Il buon operaio*; *Il dottor Vincenzo*, *l'operaio esemplare* e *L'operaia esemplare*;

Il Ministro della guerra della traduzione di un'opera del sig. C. E. Callwell, maggiore di artiglieria nell'esercito inglese, intitolata: *Gli effetti del dominio del mare sulle operazioni militari da Waterloo in poi*;

L'onor. deputato Ruggiero Mariotti di un opuscolo intitolato: *Guido Giannetti da Fano* (documenti inediti da lui pubblicati);

Il prof. Antonio Frigieri, di una sua monografia intitolata: *Della educazione morale delle nostre scuole*;

Il sig. C. Montezemolo, di un suo scritto intitolato: *Le elezioni in Italia*;

Il rettore della R. Università di Perugia, delle seguenti pubblicazioni:

1. *Memorie dell'Accademia medico-chirurgica*;

2. *Idem della Facoltà di giurisprudenza*;

Il senatore Carmazza-Amari, di un suo studio giuridico intitolato: *Del rispetto della proprietà privata nelle guerre marittime*;

Il prof. Vincenzo Ragusa, di una pubblicazione intitolata: *Sul voluto riordinamento della scuola, Museo artistico industriale di Palermo*;

Il direttore del R. Corpo delle miniere, del *Catalogo della biblioteca dell'Ufficio geologico*.

Giuramento del senatore Damiani.

PRESIDENTE. Essendo presente nelle sale del Senato il signor Abele Damiani, i di cui titoli per la nomina a senatore vennero convalidati in altra seduta, prego i signori senatori Di San Giuseppe e Durante di volerlo introdurre nell'aula.

(Il senatore Abele Damiani viene introdotto nell'aula e presta giuramento nella consueta formola).

PRESIDENTE. Do atto al signor Abele Damiani del prestato giuramento, lo proclamo senatore del Regno ed entrato nell'esercizio delle sue funzioni.

Seguito della discussione del progetto di legge:
« Sistemazione delle contabilità comunali e provinciali » (N. 4)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Continuazione della discussione del disegno di legge: « Sistemazione delle contabilità comunali e provinciali ».

Come il Senato rammenta, nella seduta di ieri si iniziò la discussione degli articoli, rinviando all'esame dell'Ufficio centrale alcune aggiunte proposte da vari senatori.

Prego dunque il signor relatore di voler riferire sull'aggiunta che è stata proposta all'articolo 1, e sugli emendamenti agli articoli 4 e 6, ieri rimasti in sospenso, e parimenti rinviati all'Ufficio centrale.

MEZZANOTTE, *relatore*. L'Ufficio centrale si è riunito stamane coll'intervento dei senatori i quali avevano proposto degli emendamenti all'art. 1, ed è venuto concordemente in questa determinazione: di aggiungere all'art. 1 il seguente periodo:

« La spesa dell'invio del commissario sarà liquidata dal prefetto e sopportata dal comune al quale competerà l'azione di rivalsa contro chi avesse resa necessaria questa spesa ».

PRESIDENTE. Come il Senato ha udito l'Ufficio centrale è concorde nel proporre la seguente aggiunta all'art. 1°:

« La spesa dell'invio del commissario sarà liquidata dal prefetto e sopportata dal comune al quale competerà l'azione di rivalsa contro chi avesse resa necessaria questa spesa ».

È aperta la discussione sopra questa aggiunta.

Se nessuno chiede di parlare, la metto ai voti.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

PRESIDENTE. Metto ai voti il complesso dell'articolo 1° così emendato:

Art. 1.

Quando le Giunte municipali o le Commissioni locali omettano la formazione delle matricole o dei ruoli delle tasse e delle entrate patrimoniali, o non curino la esazione dei dazi deliberati, vi provvede d'ufficio il prefetto, mediante invio di un commissario con le facoltà spettanti alle Giunte o alle Commissioni medesime.

La spesa dell'invio del commissario sarà liquidata dal prefetto e sopportata dal Comune al quale competerà l'azione di rivalsa contro chi avesse resa necessaria questa spesa.

(Approvato).

MEZZANOTTE, *relatore*. L'Ufficio centrale propone di sostituire nel comma terzo dell'art. 4 alle parole: « il cui valore sia doppio di quello della cauzione da prestare » le seguenti: « il cui valore accertato, occorrendo, da periti scelti dalla Giunta provinciale amministrativa, sia doppio di quello della cauzione da prestare ».

PRESIDENTE. Ricorderà il Senato che, discutendosi l'art. 4, si è convenuto di lasciar sospesa la votazione dell'ultimo paragrafo dell'articolo stesso, per addivenire ad un accordo fra tutti quelli che avevano preso parte alla discussione. Ora l'Ufficio centrale, di concerto col Governo, propone che alle parole « il cui valore sia doppio di quello della cauzione da prestare », si sostituiscano le seguenti: « il cui valore accertato, occorrendo, da periti scelti dalla Giunta provinciale amministrativa, sia doppio di quello della cauzione da prestare ».

Aprò la discussione sopra questa proposta di emendamento.

Se nessuno chiede di parlare, rileggo l'ultimo comma dell'art. 4 con la modificazione proposta dalla Commissione:

In via di eccezione, la Giunta provinciale amministrativa potrà autorizzare che per speciali contratti la cauzione sia data mediante prima ipoteca su beni stabili, il cui valore accertato, occorrendo, da periti scelti dalla Giunta provinciale amministrativa, sia doppio di quello della cauzione da prestare.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Pongo a partito il complesso dell'art. 4 così emendato.

Art. 4.

Nei contratti colle provincie e coi comuni è ammessa di regola la cauzione in numerario o in titoli di debito dello Stato, o da questo garantiti al corso di borsa.

Sono estese a tali cauzioni le disposizioni che regolano il versamento nella Cassa dei depo-

siti e prestiti delle cauzioni nei contratti con lo Stato.

In via di eccezione la Giunta provinciale amministrativa potrà autorizzare che per speciali contratti la cauzione sia data mediante prima ipoteca su beni stabili, il cui valore, accertato, occorrendo, da periti scelti dalla Giunta provinciale amministrativa, sia doppio di quello della cauzione da prestare.

(Approvato).

MEZZANOTTE, *relatore*. Finalmente l'Ufficio centrale propone di sostituire al 3° comma dell'art. 6 il seguente:

« Dopo un mese dalla pubblicazione e notificazione, il ruolo viene rimesso al prefetto, il quale, esaminati i ricorsi che nel frattempo fossero stati prodotti, lo rende esecutivo ».

PRESIDENTE. Domando al signor ministro se accetta questa modificazione.

PELLOUX, *presidente del Consiglio e ministro dell'interno*. L'accetto.

PRESIDENTE. Il terzo comma dell'art. 6, secondo la proposta dell'Ufficio centrale, dovrebbe essere scritto così:

« Dopo un mese dalla pubblicazione e notificazione, il ruolo viene trasmesso al prefetto, il quale, esaminati i ricorsi che nel frattempo gli fossero stati prodotti, lo rende esecutivo ».

Se nessuno chiede di parlare, lo metto ai voti.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Pongo a partito il complesso dell'art. 6, così modificato:

Art. 6.

Ogni anno la Giunta comunale forma il ruolo delle rendite patrimoniali comunali, che viene pubblicato all'albo pretorio.

Le nuove iscrizioni e la variazione di partita sono notificate agli interessati per mezzo del messo comunale.

Dopo un mese dalla pubblicazione e notificazione, il ruolo viene rimesso al prefetto, il quale, esaminati i ricorsi che nel frattempo fossero stati prodotti, lo rende esecutivo.

La riscossione avviene con la procedura privilegiata stabilita per la tassa di registro col Regio decreto 20 maggio 1897, n. 217, con le seguenti modificazioni:

L'atto d'ingiunzione è emesso dal sindaco e notificato al debitore, per mezzo del messo comunale.

In caso di opposizione in via giudiziaria, l'atto relativo dev'essere notificato al sindaco del comune entro un mese dalla notificazione dell'atto d'ingiunzione. La competenza è del pretore o del tribunale, secondo le norme ordinarie della competenza per valore.

Tale procedura è pure applicabile alla riscossione dei residui attivi liquidati nella decretazione dei conti.

Con le stesse norme si eseguirà la riscossione delle rendite patrimoniali e dei residui attivi delle provincie.

(Approvato).

PRESIDENTE. Passeremo ora alla discussione dell'art. 7. Lo rileggo:

Art. 7.

Agli articoli 135, comma 3°, e 225, comma 7° della legge 4 maggio 1898, n. 164 e 37 del regolamento legislativo 6 luglio 1890, n. 7036, sono sostituiti i seguenti:

Art. 135, comma 3°. « Di deliberare intorno alla erogazione delle somme stanziare in bilancio per le spese impreviste, e per le somme a calcolo per le spese variabili, ed allo storno da un articolo all'altro nella stessa categoria ».

Art. 225, comma 7°. « Delibera sulla erogazione delle somme stanziare in bilancio per le spese impreviste, e delle somme a calcolo per le spese variabili, e sullo storno da un articolo ad altro d'una stessa categoria ».

Art. 37. « Nei limiti dei fondi assegnati in bilancio, e nei modi indicati dagli articoli che seguono, spetta al sindaco ed al presidente della Deputazione provinciale di provvedere al pagamento delle spese fisse; e spetta alla Giunta municipale ed alla Deputazione provinciale di deliberare sull'erogazione dei fondi a calcolo per le spese variabili, e dei fondi per le spese impreviste.

« Possono però il sindaco e il presidente della Deputazione provinciale, in via d'urgenza, ordinare spese sui detti fondi, con obbligo di darne notizia alla Giunta municipale, o rispettivamente alla Deputazione provinciale, nella prima adunanza per averne la ratifica.

LEGISLATURA XX — 2^a SESSIONE 1898 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 14 DICEMBRE 1898

« Gli assegnamenti fatti in bilancio non possono essere accresciuti da entrate o profitti di qualsiasi provenienza ».

MEZZANOTTE, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

MEZZANOTTE, *relatore*. Nel primo comma di questo articolo è incorso un errore tipografico: laddove si dice: « regolamento legislativo uoglio » deve dire: « R. decreto 6 luglio 1890 ».

SAREDO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SAREDO. Ringrazio l'Ufficio centrale di aver corretto in questo articolo le parole « regolamento legislativo », poichè, come giustamente ha avvertito ora il diligente relatore, qui si tratta del R. decreto 6 luglio 1890. E nel nostro diritto pubblico vi sono leggi, decreti, regolamenti, ma non vi sono regolamenti legislativi. Su questo siamo d'accordo.

Io pregherei l'Ufficio centrale ed il ministro di consentire ad un'altra modificazione, che, cioè, in luogo delle parole, « e nei modi indicati dagli articoli che seguono », i quali sarebbero gli art. 38 e 39 del R. decreto 6 luglio 1890, si dica invece: « nei modi indicati dall'art. 180 della legge comunale e provinciale 4 maggio 1898 ».

E la ragione è questa: che gli articoli ai quali si fa riferimento sono stati letteralmente ed integralmente riprodotti nel testo unico della legge comunale e provinciale, e hanno così cessato dal far parte del decreto predetto; quindi il riferimento che io propongo risponde più esattamente al presente stato legislativo.

MEZZANOTTE, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MEZZANOTTE, *relatore*. L'Ufficio centrale non ha alcuna difficoltà ad accettare l'emendamento proposto dal senatore Saredo.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, verremo ai voti. Dunque, nel primo comma dove è detto: « regolamento legislativo 6 luglio 1890 », deve dirsi: « regio decreto 6 luglio 1890 ».

Chi approva questa correzione, è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Nel quarto comma dove è detto: « nei modi indicati dagli articoli che seguono » il senatore

Saredo propone si dica: « nei modi indicati dall'articolo 180 della legge 4 maggio 1898 ».

L'Ufficio centrale ha accettato questo emendamento. Chiedo al signor presidente del Consiglio se egli pure l'accetta.

PELLOUX, *presidente del Consiglio*. L'accetto.

PRESIDENTE. Pongo ai voti questo emendamento.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Pongo ora ai voti questo articolo 7° così modificato.

Chi lo approva voglia alzarsi.

(Approvato).

Art. 8.

Al 1° paragrafo dell'art. 184 della legge 4 maggio 1898, n. 164, è sostituito il seguente:

« L'esercizio annuale comincia col 1° gennaio, e termina col 31 dicembre dell'anno stesso. Però all'effetto di liquidare, esigere o pagare l'importo di operazioni relative al detto periodo, l'esercizio si protrae sino all'ultimo giorno di febbraio dell'anno successivo, nel qual giorno l'esercizio stesso è definitivamente chiuso ».

(Approvato).

Art. 9.

In fine dell'articolo 47 del R. decreto 6 luglio 1890 è aggiunto il comma seguente:

« Scaduti i termini indicati in questo articolo, ove sia trascorso il periodo della sessione primaverile, i Consigli comunali saranno convocati straordinariamente per la discussione del conto, prima che cominci la sessione autunnale.

(Approvato).

Ora resta che il Senato si pronunci sull'ordine del giorno presentato dall'Ufficio centrale e che è del tenore seguente:

« Il Senato invita il Governo del Re a presentare nel corso della presente sessione un disegno di legge che distingua in classi gli enti locali ».

Interrogo il signor ministro dell'interno se intende accettare questo ordine del giorno.

PELLOUX, *presidente del Consiglio*. Non ho difficoltà di accettarlo.

PRESIDENTE. Allora nessuno chiedendo di parlare, metto ai voti quest'ordine del giorno.

Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

Si procederà poi alla votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge e dell'altro progetto approvato nella seduta di ieri.

Annunzio d'interpellanza.

PRESIDENTE. Comunico al Senato il testo di una interpellanza presentata dal senatore Melodia e diretta al signor ministro dei lavori pubblici.

L'interpellanza è concepita così:

« Il sottoscritto desidera interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sulle condizioni nelle quali si trovano, per effetto dell'orario ora in vigore, gli abitanti dei comuni attraversati dalla linea Rocchetta-Santa Venere-Gioia ».

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Io sono a disposizione del Senato; però, siccome è imminente la discussione del bilancio dei lavori pubblici, così pregherei l'onorevole senatore Melodia di svolgere la sua interpellanza nella discussione del bilancio. Del resto sono a sua disposizione.

MELODIA. Accetto la proposta fatta dall'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Allora l'interpellanza sarà svolta in occasione della discussione dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, alla quale si procederà tra pochi minuti, cioè dopo la votazione a scrutinio segreto delle leggi testè approvate.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Prego il signor segretario Mariotti di procedere all'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto dei progetti di legge:

Aumento dello stanziamento per assegni ai veterani delle guerre del 1848-49 per l'esecuzione della legge 4 marzo 1898, n. 46;

Sistemazione delle contabilità comunali e provinciali.

(MARIOTTI, *segretario*, fa l'appello nominale).

PRESIDENTE. Si lasceranno le urne aperte.

Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1898-99 » (N. 11).

PRESIDENTE. L'ordine giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1898-99 ».

Leggo l'articolo unico del progetto:

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1898 al 30 giugno 1899, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Se il Senato lo consente, si potrà omettere la prima lettura dei 280 articoli di cui si compone questo stato di previsione; questi articoli saranno poi letti quando arriveremo alla discussione ed all'approvazione di ciascuno di essi.

Non sorgendo obiezioni, resta così stabilito. (Approvato).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale e do facoltà di parlare al senatore Melodia per svolgere la sua interpellanza.

MELODIA. Malgrado l'imminenza della discussione del bilancio dei lavori pubblici ho voluto presentare un'interpellanza perchè il caso che sottometterò al ministro ed ai miei onorandi colleghi, è così anormale e i danni derivanti a quelle popolazioni sono così gravi, che ho voluto dare alle mie parole una forma diversa da quella di una di quelle semplici raccomandazione che si fanno in occasione della discussione dei bilanci, e che più o meno lasciano il tempo che trovano.

Veramente questi danni non sono limitati solamente alla linea della quale io ho parlato nella mia interpellanza, ossia alla Rocchetta-Santa Venere-Gioia, ma sono in gran parte comuni a quel gruppo di linee conosciute sotto il nome di linee ofantine, ma io limito il mio dire solamente a quel tronco che più ne soffre. Invece di dire parole inutili mi limiterò ad enunciare

fatti i quali hanno un'eloquenza anche maggiore di tutte le frasi.

Prendiamo a mo' d'esempio uno dei comuni di quella linea Gravina in Puglia, la quale dista dalla stazione di Cancellò solo 285 chilometri.

Ho scelto la stazione di Cancellò perchè di là il viaggiatore può a sua scelta venire a Roma, o andare a Napoli.

Ebbene, quanto tempo s'impiega coll'attuale orario per fare questi 285 chilometri? Ventisette ore e dieci minuti, la miseria di poco più di dieci chilometri all'ora. È vero che giunti alla stazione di Rocchetta-Melfi si potrebbe prendere la linea di Foggia invece di quella di Avellino, ma vi sono altri 35 o 40 chilometri di più, il che significa un supplemento di spesa abbastanza rilevante, ma anche in quel modo se non è zuppa è pan bagnato, poichè invece di 27 ore se ne faranno 22 e qualche cosa, ossia poco più di 13 chilometri l'ora. Quale sia la situazione creata a quegli infelici comuni che si trovano su quella linea da questo stato di cose sarebbe quasi inutile di mostrarlo.

Per i viaggiatori sono ritornati tutti gli antichi sistemi, tutte quelle carrozze che esistevano prima che la linea fosse fatta; con la differenza che allora il servizio era regolato perchè sussidiato dai comuni; ora avendo dovuto i comuni sottostare ad ingenti spese per la costruzione della linea ferroviaria, è cessato il sussidio e con esso la garanzia.

Perciò ora i poveri viaggiatori sono sottoposti ad un orario strano, o meglio alla mancanza di orario fisso e ad una spesa esagerata.

Le merci poi si trasportano di nuovo sui carretti e per alcuni prodotti questa condizione è disastrosa. Tutti sanno che il trasporto dell'uva ha bisogno d'una certa celerità di trasporto; ebbene i produttori di quei comuni si trovano in condizioni d'inferiorità in confronto ai comuni orientali della provincia; poichè per la mancanza della concorrenza dei compratori più lontani i prezzi si mantengono molto più bassi.

Corrispondenza postale. È vero che il ministro delle poste e telegrafi ha avuto pietà di quelle popolazioni che per effetto di un orario ferroviario stranissimo si trovano quasi segregati dal consorzio civile ed ha ordinato che la corrispondenza vi venga dalla linea di Bari più lunga di circa 120 chilometri, ma che ora è

anche la più breve. In questo modo abbiamo la corrispondenza di Napoli in 17 ore, ma nei beati tempi delle corriere postali, la corrispondenza da Napoli arrivava in 12 ore!

Potrei dire molte cose fra i rapporti del capoluogo della provincia con qualche capoluogo di circondario, dirò solo che una lettera da Bari per Altamura impiega, in media, 24 ore per giungere a destinazione, ma non voglio più oltre abusare della cortesia del Senato. Debbo dire ad onore del vero che non solo l'attuale ministro, ma anche i suoi predecessori, non sono stati sordi ai lamenti continui delle popolazioni ed ai voti ricorrenti dei Consigli comunali e provinciali, ma essi si sono trovati di fronte a degli ostacoli creduti insormontabili.

Prima di tutto la poca produttività di quella linea che non ha permesso l'aumento di un'altra coppia di treni.

Gl'interessi divergenti dei comuni attraversati dalla linea, che facendo parte di diverse provincie, non possono esser d'accordo con due sole coppie di treni, volendo ognuno mantenere intatte le comunicazioni col rispettivo capoluogo, e poi un terzo ostacolo più forte di tutti, la resistenza delle società esercenti, le quali non avendo nessun interesse ad aumentare il traffico di questa linea che è garantita dal Governo, ne hanno uno inverso, quale è quello di fare in modo che quel po' di commercio che pur si fa vada sulle linee attive, sulle quali esse percepiscono un utile.

Mi permetterò di far osservare all'onor. ministro dei lavori pubblici, che per il primo ostacolo, quello dell'improduttività della linea, potrebbe egli fare un esperimento, un po' più lungo di quello fatto.

Aggiunga un terzo treno, se non per tutta la percorrenza, almeno per la parte che traversa i comuni più importanti, e lo faccia per un certo tempo camminare su quelle rotaie, ed io non posso credere che una linea che passa per terreni ubertuosissimi, popolata da centri popolosi, non debba finire col rendere qualche cosa, invece di essere assolutamente passiva.

Aggiunta la terza coppia di treni cessano naturalmente le divergenze tra i diversi comuni, e resta solo allora la resistenza delle Società esistenti.

Onorevole ministro, usi un poco di quella

ferma energia lucana di cui ha dato prove recenti e vedrà che le resistenze cederanno...

SERENA. Domando la parola.

MELODIA... Io mi auguro che ella, onorevole Lacava, il cui nome sa di quanta simpatia è circondato in tutti i comuni attraversati da questa linea, appartengano essi alla sua provincia natia od appartengono ad altre, faccia in modo che per quei paesi la ferrovia sia qualche cosa di più che un rumore o un fumo passeggero, dia davvero, collo sciogliere questo problema, la ferrovia a quei comuni ed ella sarà benedetto, perchè allora crederanno davvero di avere una linea ferrata, mentre adesso non hanno che una beffiarda irrisione. (*Bene, benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Sprovieri.

SPROVIERI. Son molto lieto di vedere seduto a quel banco l'onor. Lacava quale ministro dei lavori pubblici, perchè son certo che tutto il bene che potrà fare al Paese, lo farà, come già ha cominciato, colla presentazione di tante leggi. Chi ben principia è alla metà dell'opera. La sua promessa è santa e la manterrà. Da tempo lo conosco, prima ancora del 1876. In detto anno era segretario generale col compianto ministro Nicotera, e ricordo che in poco tempo si terminò allora di distruggere il brigantaggio e ritornò la tranquillità in tutte le provincie del Mezzogiorno, compresa la Sicilia. A sua lode posso da qui attestare che ora si cammina sicuri fra i boschi della Sila, più che in alcune città d'Italia. Nell'attuale Ministero e nell'opera da lui intrapresa a beneficio delle provincie d'Italia, lo aiuterà il suo collaboratore, l'onorevole Chiapusso, perchè gli uomini nati sotto il Moncenisio sono giusti verso tutte le regioni d'Italia, ed hanno per i loro bisogni eguale considerazione. Infatti, signori colleghi, quell'illustre uomo che è il nostro presidente, nelle diverse volte che fu ministro dei lavori pubblici, era giusto ed equo con tutti. E ben ricordo, che quando avevo l'onore di appartenere all'altro ramo del Parlamento e nella tornata dell'11 dicembre 1888, si discuteva il disegno di legge per la costruzione di strade provinciali e nazionali, nel quale erano stanziati per la mia derelitta provincia di Cosenza 8,826,000 lire, per 12 strade, io presi la parola e dissi: « Ho fiducia che l'onor. ministro

« Saracco, il quale pur essendo nato a piede « delle Alpi, ha voluto far ragione a quelle derelitte contrade della Calabria Citra, e prov- « vederà subito a mettere in esecuzione i la- « vori che sono di grande necessità ed utilità, « come egli stesso ha lealmente riconosciuto ». L'illustre ministro mi rispondeva le seguenti parole:

« Non bisogna d'altronde dimenticare ciò che diceva poc' anzi l'onor. Sprovieri, quando con animo concitato, e con la parola del patriota vi parlava di molte strade decretate per legge alle quali non si è fino ad ora posto mano, mentre molte altre si trovano già condotte a compimento.

« Credete proprio che questa disparità di trattamento, così contrario alle intenzioni del legislatore, possa essere accettato con santa rassegnazione?

« Io credo, avanti tutto, che bisogna essere giusti ed onesti.

« È inutile dire che quel che si è fatto si poteva far meglio e si poteva fare altrimenti.

« Noi ci troviamo davanti ad una condizione di fatto che impegna lo Stato, e moralmente, e materialmente.

« La teoria del raccoglimento non solo in materia di opere pubbliche, ma in molte altre, piace a me, come piace all'onor. Franchetti, e forse vado più avanti di lui; ma credo pure che quando un Parlamento prende impegni formali, come sono questi, valga meglio finirla una buona volta, e finirla con disposizioni di legge ben chiare, le quali hanno almeno questo pregio di regolare la spesa senza imporre un soverchio aggravio sul bilancio (*Applausi*). »

Cadde da ministro l'onorevole Saracco, il 9 marzo 1889, e sparirono pure i suddetti milioni destinati alla povera Cenerentola. Venuto poi al potere l'onor. Finali, quale ministro dei lavori pubblici, mantenne più che potè la detta somma. Quelli che seguirono, dopo di lui, la fecero sparire quasi del tutto, lasciandone solo una così piccola parte che è quasi una irrisione. Nessuno fece lamento, e le cose peggiorarono. Di più la Società delle ferrovie meridionali abolì il treno notturno che da Roma passando per Napoli, andava direttamente a Cosenza; la Società diceva che era una cosa troppo di lusso, per noi altri abbandonati da Dio e dagli uomini. Da uomo onesto, io non

mi lamento contro la Società, mancherei a doveri santi; la Società ha fatto i propri interessi, come avrebbe fatto qualunque persona; ma però ritornando al potere l'illustre uomo che ci presiede, fece riattivare di bel nuovo il treno notturno, perchè dimostrò che non era questione di tornaconto, ma di obbligo per la Società, il mantenere questo treno, che era contemplato nelle capitolazioni con detta Società. Cadde il Saracco la seconda volta, ed il nuovo ministro, che fu l'onor. Prinetti, non si curò che la Società aveva di bel nuovo abolite il treno notturno. Quando nella tornata del 22 giugno 1897 si discuteva il bilancio dei lavori pubblici, io mi permisi di prendere la parola per difendere la linea Cosenza-Nocera, essendo una legge vecchia votata dal Parlamento. Ora la detta linea mi sembra ancora l'araba Fenice. Ed avevo preso la parola con lieto animo; perchè i miei amici ed io, compatti, avevamo poco prima votato in favore del traforo del Sempione, che tanto utile recava alla patriottica, nobile e ricca città di Milano e speravamo quindi che una qualche considerazione si sarebbe avuta anche per le nostre provincie. Ed avendo la parola, pregavo il ministro che avesse fatto riattivare il treno notturno da Roma a Cosenza.

Il ministro rispondeva accennando alle perdite che la Società subiva e sostenendo che il Governo non aveva diritto ad esigere il mantenimento di quel treno, perchè sebbene il prodotto dei viaggiatori e degli altri trasporti a grande velocità sulla linea, non fosse diminuito di 3000 lire annue al chilometro, pure il traffico era così sensibilmente diminuito da legittimare l'abolizione della quarta coppia di treni. Al che l'illustre senatore Saracco rispondeva che le strade costruite anteriormente al 1885 hanno un trattamento diverso, come appunto diceva, era il caso per la Sibari-Metaponto. Vedendo a quel posto l'illustre ministro Lacava, io e tutti quelli i quali la pensano come me, abbiamo molta fede in lui, il suo passato è arra del presente, ed userà un solo trattamento per tutte le regioni d'Italia; ne fanno fede tutte le leggi che ha presentato all'altro ramo del Parlamento che sono leggi giuste ed eque. E dopo questo, son certo, nell'urna non si troverà un voto nero a questo bilancio. Solo prego l'onorevole ministro, che abbia sempre

a cuore la povera provincia di Cosenza, tanto per le strade rotabili che per le ferrovie.

Avendo la parola, lo prego ancora con tutta la forza dell'animo mio, perchè procuri di ottenere un orario migliore pel solo treno diretto, che da Roma va a Cosenza e di contentare tutte quelle popolazioni che giacciono sul Jonio, e che sono quasi i quattro quinti degli abitanti della provincia. Mi permetto ancora di pregarlo che contenti tutte le popolazioni che sono a destra ed a sinistra del Crati. Ora quelli che godono del beneficio del famoso treno lumaca, sono quelli della parte sinistra, quelli della parte destra, che sono propriamente i centri, come Acri, Luzzi, Santa Sofia d'Epiro e via discorrendo, non ne possono godere. Arriva il treno alle nove di sera, nella stazione di Bisignano, e nell'inverno non si sa ove recarsi; non vi sono locande, non vi è nulla, non vi sono che i miasmi, prodotti dalle paludi del Crati. I paesi distano dalla stazione, chi tre, chi sei ore, percorrendo le strade con carrozze a quattro cavalli; le strade stesse sono pericolose di notte. Ciò che mi permetto di dire, l'illustre ministro, che ora presiede ai lavori pubblici, potrà far verificare se è esatto.

Di più, uno di Acri che vuole andare a Napoli, a Roma ed altrove, deve fare quasi il giro del mondo. Deve partire da Acri, colla carrozza, prendere poi la ferrovia, andare a pernottare a Cosenza, e sostenere quindi una gran spesa. La mattina susseguente deve prendere il treno delle sette e partire col famoso treno lumaca, ripassando per la stazione di Bisignano. In una parola, lo dico senza sotterfugi, io da Acri per venire a Roma, v'impiego tre giorni; sembra una favola delle mille e una notte.

Mi sembra adunque, signori colleghi, ed onorevole ministro, che non abbiamo gli stessi trattamenti dell'altre regioni d'Italia. Ora con tre giorni che io impiego per giungere a Roma, si va dalla Sicilia in Inghilterra. Io conosco troppo bene l'illustre Lacava, e, ripeto, il suo passato è arra del presente. E posso assicurare questo nobil consesso, che le popolazioni della bassa Italia e credo anche dell'alta Italia, hanno appreso con gioia la sua nomina a ministro dei lavori pubblici. In alcuni paesi hanno fatto festa.

Ed io, colla solita mia franchezza e lealtà, fo voti sinceri e leali, senza utile alcuno, e chi

mi conosce sa come io la penso, che per molti e molti anni sieda a quel posto che occupa al presente, l'illustre Lacava, e tutte le popolazioni dall'Alpi all'Etna ne godranno, perchè conoscono la sua equità e giustizia (*Bene*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Serena.

SERENA. Ho chiesto di parlare quando l'onorevole Melodia accennava a voler finire il suo discorso, non per aggiungere qualche cosa di nuovo a ciò che egli egregiamente ha detto, ma per unire le mie alle sue raccomandazioni.

La linea Rocchetta-Gioia è la sola (*rara avis!*) tra le linee ferrate italiane, e specialmente fra le Ofantine, che sia costata presso a poco quello che fu preventivato; ma dopo fu data in esercizio ad una delle nostre Società, la quale col sopprimere una coppia di treni e con lo stabilire un orario impossibile, finirà col persuadere l'Italia che il danaro speso, sebbene speso nei limiti del previsto, è stato veramente sprecato.

Onorevole ministro, le Società e l'Ispettorato ferroviario per giustificare la soppressione dei treni, parlano sempre della produttività delle varie linee ferroviarie.

Anche l'onorevole Melodia vi ha accennato; e certamente la produttività è uno dei criteri importantissimi che non si possono mettere da parte nello stabilire il numero dei treni; ma io richiamo la sua attenzione anche sulle tariffe.

Lo studio delle tariffe è più che importante, perchè non è possibile rendere produttive le linee secondarie (giacchè la linea Candela-Gioia, che doveva essere primaria fin dal 1862, è diventata secondaria), non è possibile, ripeto, che queste linee sieno veramente attive mantenendo le stesse tariffe delle linee principali tanto per i viaggiatori, quanto per le merci.

Questo è un problema che sarà certamente studiato dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma io non posso pretendere che egli lo risolva nella risposta che potrà dare, così all'improvviso, alla mia interrogazione.

Ciò che egli può fare è quello che chiede l'onorevole Melodia, al quale io mi associo, cioè egli può ordinare che sieno subito cambiati gli orari.

Se dovessimo continuare con lo stesso orario, meglio sarebbe svellere le rotaie e non parlare più della linea Rocchetta-Gioia, perchè è una

linea che ora non serve a nulla e a nessuno, nè ai viaggiatori, nè al trasporto delle merci.

Non iscenderò a particolari che sarebbero qui fuori di luogo, dirò solo una cosa. Le parole del senatore Melodia, calde ma vere, le mie calde raccomandazioni non sono state a noi ispirate, credetelo onorevole ministro, dalla carità del comune loco natio, ma dalla verità.

Provvedete perchè gli orari sieno mutati, o altrimenti, nell'interesse dello Stato, sopprimete quella ferrovia che ora rende poco o nulla e non giova ad alcuno. (*Bene*).

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. La questione degli orari, per dire una parola usata, è una *vexata quaestio*, poichè è complessa e non si risolve, se non si guarda da tutti i punti. E, invero, non basta guardare soltanto la linea e le località lungo le quali passa il treno, ma si deve sovente tenere stretto conto delle località in cui questo comincia e di quelle in cui finisce per stabilire ivi la coincidenza cogli altri treni provenienti da altre linee o diretti a quelle. Tal'altra volta influisce sulla formazione dell'orario il traffico, il quale, specialmente su di alcune linee di diramazione, come appunto quella alla quale hanno accennato i senatori Melodia e Serena, ha tali esigenze di operazioni di carico e scarico, che spesso non consentono un servizio rapido come sulle grandi linee, il traffico delle quali permette diverse specie di treni.

Io convengo coll'onorevole senatore Melodia, che davvero, è grave il pensare che per percorrere 260 chilometri s'impieghino 26 ore, il che significa, come egli giustamente osservava, 10 chilometri all'ora di percorrenza media.

Ma, come egli stesso riconosce, questo accade eccezionalmente su qualche linea di diramazione di secondaria importanza; e vorrà consentirmi di osservargli che ciò avviene perchè si hanno lunghe soste nelle stazioni, imposte dalle esigenze del traffico locale che è il predominante in quelle località.

Di più il ministro dei lavori pubblici si trova spesso di fronte ad altre difficoltà, le quali grandemente circoscrivono la facoltà che egli ha di imporre alle Società ferroviarie gli orari dei treni, come è quella, ad esempio, che egli

può bensì stabilire le ore di partenza e di arrivo ed ogni altro particolare della corsa, ma non può imporre l'aumento dei treni. E l'aumento dei treni è cosa intimamente connessa coll'orario di una linea, poichè, spesse volte, soltanto con una nuova coppia di treni si potrebbero eliminare gli inconvenienti che si hanno quando queste coppie sono in numero ristretto. Ora sulla linea Rocchetta-Santa Venere-Gioia del Colle vi sono due sole coppie di treni, le quali per l'accennata ragione si sono dovute regolare in modo che provvedano pressochè esclusivamente al traffico locale.

Una terza coppia di treni non si può pretendere dalla Società, perchè dalle convenzioni è stabilito un dato limite di traffico e di prodotto, raggiungendo il quale soltanto può il Governo imporre che sulla Rocchetta-Santa Venere-Gioia del Colle si metta una terza coppia di treni.

L'on. Melodia con molta sagacia ha detto: badate che le Società, quando hanno un punto stabile, quando cioè il Governo dà loro una percentuale sul prodotto, non hanno interesse di far sviluppare il traffico.

Fino ad un certo punto convengo con lui. Qualche volta non si usa di una linea, ma si procura di sviare il traffico su di un'altra, appunto perchè torna conto alle Società seguire questa anzichè quella, quando la prima, a differenza della seconda, ha una percentuale di prodotto assicurata.

Non è il caso di discutere qui la quistione toccata dal senatore Serena, quella cioè della tariffa, la quale è questione anche più complessa dell'altra degli orari.

Ad ogni modo spero di aver fatto comprendere agli onorevoli interpellanti le difficoltà nelle quali si trova il Ministero dei lavori pubblici, per poter contentare tutti, quando si tratta di orari. Tuttavia, non solo per la linea Rocchetta-Santa-Venere, io non mancherò di fare opportuni studi sugli orari ma anche per parecchie altre linee, tanto di derivazioni che principali.

Una delle ragioni fra le molte per le quali io ho stabilito di riformare l'Ispettorato, è appunto quella che le condizioni in cui si svolge l'azione dell'Ispettorato stesso dal punto di vista degli orari, non sono soddisfacenti.

L'ho detto nell'altro ramo del Parlamento e lo ripeto dinanzi al Senato. Gli orari non de-

vono essere discussi soltanto al centro, ma bensì devono essere esaminati anche dai circoli esterni specialmente per ciò che riguarda i servizi locali. Poichè, come ben sapete, l'Ispettorato ha un ufficio centrale al Ministero e ha degli uffici di circolo.

Chi conosce meglio le condizioni di una località, l'Amministrazione centrale o gli uffici della periferia? Per me credo che la conoscano meglio gli uffici di circolo che sono in condizioni speciali. Non basta però aver raccolto le loro osservazioni; le loro proposte devono venire all'Ispettorato centrale che si occupa degli orari, e deve dare il suo giudizio definitivo, con l'intervento degli ispettori di circolo.

Ma attualmente, permettetemi che io lo dica, questo non è del tutto avvenuto, ed io, anche con lo scopo di migliorare il servizio degli orari ho impresso la riforma dell'Ispettorato, dividendolo in due parti: una che riguarda l'esercizio, e l'altro le costruzioni e le concessioni; e proponendomi d'ottenere fra breve altre riforme che si studiano. Non è idea mia la separazione dei due servizi, perchè l'ho trovata già coltivata da onorevoli miei predecessori, i quali considerarono giustamente che l'esercizio è cosa tutta diversa dalle costruzioni.

Ho iniziato quindi una riforma che divida l'Ispettorato in due parti, una delle quali dovrà occuparsi esclusivamente dell'esercizio, e quindi degli orari, delle tariffe, dell'andamento dei treni, dei prodotti del traffico, delle casse patrimoniali, dei fondi di riserva, ed anche di quella grossa questione che dovrà venire innanzi a voi, cioè degli istituti di previdenza del personale ferroviario.

Un'altra parte dell'Ispettorato dovrà occuparsi delle costruzioni e delle concessioni.

Mi si potrebbe dire: ma a che questa divisione dell'Ispettorato, dal momento che non ci sono più costruzioni? Non sarebbe interamente esatta quest'osservazione: noi abbiamo ancora delle costruzioni affidate tanto all'Adriatica che alla Mediterranea, e ne abbiamo anche per cura dello Stato.

V'è poi lo stralcio delle costruzioni che durerà ancora parecchi anni, poichè si tratta, non di pochi milioni, ma di decine di milioni. E vi sono inoltre le concessioni di ferrovie, con o senza sovvenzioni, all'industria privata.

Quindi quella parte dell'Ispettorato che si

occuperà delle costruzioni avrà anch'essa da fare, non tanto quanto l'altra che si occuperà dell'esercizio, ma infine ne avrà abbastanza.

Di più, come conseguenza della riforma, anetterò all'ufficio delle costruzioni delle ferrovie anche il servizio relativo all'impianto delle tramvie, il quale ora dipende da un'altra direzione generale, da quella delle strade.

Così avrò equilibrato alla meglio le due branche dell'Ispettorato, e ritengo che esse soddisfaranno bene al loro ufficio, mentre, lo ripeto ancora una volta, l'Ispettorato ha lasciato e lascia a desiderare, appunto perchè quando fu istituito aveva un'indole, dalla quale cammin facendo ha deviato.

Detto questo, a cui mi hanno tratto le osservazioni del senatore Melodia, poichè io credo che gli orari siano una delle più importanti materie a cui deve attendere l'Ispettorato, rispondo brevemente all'egregio amico, il senatore Sprovieri.

Lo ringrazio delle parole benevole che egli ha voluto dire al mio indirizzo, frutto piuttosto della nostra antica amicizia, che di altro, e dico subito, che per la sua provincia natale non è esatto che nulla si faccia. Invero, io posso assicurare il senatore Sprovieri che fra lavori appaltati e lavori da appaltarsi sino alla fine di febbraio 1899, per la provincia di Cosenza vi è la rispettabile somma di due milioni. E gran parte di questa somma è destinata appunto alle strade, di cui ha tanto bisogno quella montuosa provincia.

Egli ha parlato anche degli orari. Sempre la stessa questione. Dopo l'apertura della linea Eboli-Reggio nel versante tirreno, cessarono i treni diretti dalla parte del versante ionio, perchè la linea tirrena veniva a costituire la via più breve per le comunicazioni colla Sicilia. Così Cosenza, che prima aveva il beneficio dei treni diretti, ora lo ha perduto. Sono io il primo a riconoscere questo fatto, come ebbi a dire, rispondendo ad interrogazioni rivoltemi nell'altro ramo del Parlamento.

È vero che per venire da Cosenza a Roma s'impiegano 24 o 25 ore: e che per ciò molti, invece di seguire la linea del Jonio, preferiscono valicare gli Appennini per recarsi direttamente da Cosenza a Paola a prendere ivi il diretto della Eboli-Reggio per venire a Roma.

Ma anche questa, onor. Sprovieri, è una que-

stione che sto studiando per vedere se possa risolversi invocando quello che egli ha detto, e cioè una specie di *jus quaesitum*; diritto che dovrebbe aver base su di un patto contenuto nelle convenzioni del 1885. E se mi riesce di assodare che vi è un diritto acquisito, non mancherò d'imporne il rispetto alla Società. Se questo non avverrà, io farò come ho detto or ora all'onor. senatore Melodia, cercherò di trovar modo che il viaggio da Cosenza a Napoli e a Roma sia reso più celere.

MELODIA. Domando la parola.

SPROVIERI. Domando la parola.

LACAVALA, ministro dei lavori pubblici... L'onorevole senatore Sprovieri mi ha parlato anche della Cosenza-Nocera.

Onorevole Sprovieri, non è soltanto la Cosenza-Nocera, ma sono molte le linee che sono rimaste incomplete. Se si dovesse riprendere il sistema di costruire per conto dello Stato tutte le linee che ancora devono essere completate e che hanno leggi in loro favore, occorrerebbe una spesa di alcune centinaia di milioni. Ma ripeto al Senato ciò che ho detto nell'altro ramo del Parlamento: io non dimentico che, prima d'essere ministro, ero commissario della Giunta del bilancio; e tengo a dichiarare che nello studio del bilancio dei lavori pubblici mi sono preoccupato delle condizioni della finanza. Quando fra breve verrà dinanzi a voi una legge che ho già presentato nell'altro ramo del Parlamento, troverete che il bilancio dei lavori pubblici sarà consolidato per quattro anni.

Senza chiedere un centesimo di più, si provvederà non solo alle opere pubbliche già autorizzate, ma anche a diverse altre da autorizzare. Una sola spesa maggiore voi troverete, e sarà per le Casse patrimoniali, sulle quali mi riservo fra breve di rispondere, perchè è una delle osservazioni fattemi dall'illustre relatore del bilancio.

Rispondendo all'onorevole mio amico Sprovieri, io dico che anche ministro dei lavori pubblici non posso prescindere dalle condizioni finanziarie; quindi non potrei per ora dare a lui alcun affidamento circa la costruzione della Nocera-Cosenza come di altre linee, o per cura dello Stato, o col sistema delle concessioni, come fece l'ultima volta l'illustre nostro presidente onorevole Saracco.

Non è esatto, onorevole Sprovieri, che la

Nocera-Cosenza abbia fondi; pur troppo non ne ha, perchè se ve ne fossero, potrebbe essere sicuro il mio amico, che io, esecutore delle leggi, avrei fatto e farei il mio dovere.

Infine l'onorevole Sprovieri mi ha parlato dei bisogni della stazione di Bisignano. Me ne informerò, e terrò il maggior conto delle sue raccomandazioni.

Così mi pare di avere risposto ai tre onorevoli senatori che hanno parlato, pronto a rispondere anche a coloro che vorranno farmi l'onore di altre osservazioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Melodia.

MELODIA. Sono davvero dolente di non potermi dichiarare soddisfatto delle risposte che l'onor. mio amico il ministro dei lavori pubblici mi ha dato.

Dovremo attendere lo sdoppiamento dell'ispettorato ferroviario, e lo attenderanno quelle popolazioni che hanno una ferrovia per illusione.

Il ministro può imporre gli orari, ma dice sono una questione complessa, io mi permetto fargli osservare che la linea Gioia-Avellino, come potrà affermare anche un nostro collega che fu tanta parte della sua costruzione, quando si propose era in mente di tutti farne una sola linea che doveva avvicinare a Napoli e a Roma la parte occidentale delle Puglie. Con le convenzioni quella linea è stata divisa in due, una metà esercita dalla Rete adriatica e l'altra metà dalla mediterranea, ora domando all'onorevole ministro per qual ragione la più piccola differenza fra l'arrivo del treno dell'adriatica alla partenza di quello della mediterranea deve essere di poco meno di nove ore?

Quale è la ragione complessa per la quale vi debbano essere 8 ore e 25 minuti d'intervallo fra l'arrivo di un treno e la partenza dell'altro là dove le due società s'incontrano?

È cosa ovvia e semplice l'Adriatica che non vuol perdere il commercio che potrebbe buttersi sopra Foggia non pone mai i suoi treni in coincidenza con quelli della mediterranea; ed è qui che attendo l'opera del ministro dei lavori pubblici.

Io non chiesi l'attuazione di una terza coppia di treni sulla intesa percorrenza, ma solo nei tratti che sarebbero remuneratori e produttivi.

Abbiamo l'esempio della soppressione della 3^a coppia di treni sulla Barletta-Spinazzola, ma furono riattivati per un solo tratto perchè era quello che più rendeva. Perchè adunque non mettere fra Altamura e Spinazzola che è la parte più importante di quella linea una terza coppia di treni?

Io mi raccomando all'onor. ministro.

Spero che non avendo potuto essere soddisfatto dalle sue parole, lo sia dai suoi atti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Sprovieri.

SPROVIERI. Io mi dichiaro soddisfatto delle parole benevole dette dall'illustre mio amico, il ministro dei lavori pubblici. Il denaro per le strade rotabili si è trovato perchè è andato lei al potere, se no era sparito.

L'illustre ministro Saracco aveva messo nove milioni.

Riguardo poi al treno diretto ce n'è bisogno ed occorre combinare orari che soddisfino le une e le altre popolazioni.

Lo ringrazio di tutto ciò che farà, e speriamo nel bene. (*Approvazioni*).

MASSARUCCI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MASSARUCCI. Io aveva in animo di rivolgere una interrogazione all'infuori del bilancio all'onorevole ministro dei lavori pubblici. Però credo che egli sarà cortese e gentile di volerla accettare anche in sede di bilancio.

Quando l'onorevole generale Afan De Rivera, che precedette l'attuale ministro dei lavori pubblici, lanciò quella circolare a tutti i prefetti perchè sospendessero immediatamente le concessioni che avevano in corso d'istruzione per concessioni di acque pubbliche per uso industriale, lo fece per scongiurare il pericolo che le forze idrauliche da esse provenienti, fossero sottratte allo sviluppo dell'energia elettrica da applicarsi alla trazione delle ferrovie.

L'idea per se stessa era ottima, e fu, credo, accolta benevolmente dal paese.

Però l'onorevole Afan De Rivera essendo rimasto solo per pochi giorni al Ministero dei lavori pubblici, non riuscì a dare quello sviluppo pratico che era da attendersi per stabilire quali dovessero essere le cadute d'acqua da usarsi allo scopo da lui vagheggiato e quali rimanere ad uso dell'industria privata.

Ora consta a me - per colloqui avuti coll'attuale onor. ministro dei lavori pubblici - che egli ha fatta sua questa idea del predecessore, e forse starà studiando il mezzo perchè venga attuata in modo da non ledere gl'interessi di coloro i quali anche in precedenza alla suddetta circolare, avevano fatto domanda di concessioni d'acqua per altri scopi. Per chi sa quanto sia difficile trovare in Italia chi azzardi i propri capitali nelle industrie, non può a meno di preoccuparsi del danno che il prolungarsi di questo stato di cose indeciso ed incerto, potrebbe arrecare al paese; ed io potrei aggiungere che me ne preoccupo anche per un fatto speciale che si riferisce ad una regione, dove, sebbene le forze motrici siano già in parte usate per le industrie, tuttavia ve ne sarebbero ancora da utilizzare su vasta scala. Intendo parlare della valle di Terni dove, sebbene già esistono grandiosi stabilimenti che onorano l'Italia, pure si sciupa ancora tanta forza motrice che, adoperata per uso industriale ci emanciperebbe sempre più dallo straniero e provvederebbe di lavoro centinaia di operai che mancano del pane.

Io quindi prego il ministro dei lavori pubblici, che voglia aver la cortesia di far note al paese in genere ed agli industriali in specie, da quali criteri egli si faccia guidare in così importante bisogna, e quali disposizioni intenda dare perchè una buona volta si sappia da chi può averci interesse, quali saranno le forze idrauliche riservate per la trasformazione del sistema di trazione ferroviario; e quali quelle che potranno essere ancora richieste per dar vita alle industrie private. E senz'altro aggiungere, attendo fiducioso dall'egregio ministro dei lavori pubblici una categorica e chiara risposta.

SERENA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

SERENA. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha detto che l'esercizio delle ferrovie (e specialmente di quelle ferrovie che egli ha chiamato di derivazione) migliorerà quando l'Ispettorato sarà diviso in due parti, in due direzioni; una per l'esercizio e l'altra per le costruzioni.

Dunque si affretti a dividere, a sdoppiare, come è stato detto, questo Ispettorato perchè si possa almeno in parte veder migliorato l'esercizio delle ferrovie. Io però sono persuaso

che solo con questo non riusciremo a risolvere la questione degli orari, specialmente nelle linee secondarie affidate all'esercizio di Società diverse prima costruttrici e poscia esercenti.

Il ministro non dovrebbe contentarsi di dividere l'ispettorato, cosa che potrà sempre facilmente eseguire, ma di riunire, e questo è difficile, di riunire in un comune intento le Società esercenti. Perchè ritenga, onor. ministro, gli orari non saranno migliorati, non risponderanno ai veri bisogni delle popolazioni, finchè tra le due Società esercenti esisterà quella rivalità che è la vera cagione dei mali che tutti lamentiamo.

Questa è la verità; verità che il ministro non palesa al Senato ma che sento come la sento io.

Non posso dichiararmi, nè so di che cosa mi dovrei dichiarare soddisfatto.

Il ministro rispondendo all'onor. interpellante non ha fatto neppure la più lontana promessa di modificare e migliorare gli orari. Aspetterò quindi almeno una parte dei benefizi, che egli prevede, dalla riforma dell'ispettorato, che può fare quando vuole trattandosi di riordinare un'amministrazione da lui dipendente.

CREMONA, *relatore*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CREMONA, *relatore*. Io dovrei rivolgere al ministro alcune domande che, del resto, ho presentato già nella mia breve relazione; alcune di queste domande però avranno la loro miglior sede nella discussione dei capitoli, specialmente dei capitoli 14 e 59.

Qui, nella discussione generale, mi limiterò alle due questioni accennate sul termine della mia relazione; cioè alla questione dei residui disponibili, ed a quella dei fondi di riserva pel materiale delle ferrovie e delle Casse per gli aumenti patrimoniali.

Le due questioni sono del resto note a tutti. Per i residui disponibili si tratta di ciò: che non procedendo l'esecuzione delle opere pubbliche straordinarie così velocemente come gli stanziamenti nei bilanci annuali, autorizzati da leggi, avviene che si accumulano dei residui disponibili in grandissima, vistosissima somma; poco meno, ormai, di 150 milioni di lire. E questo accumularsi fa sì che dei provvedimenti da parte del Governo s'impongono come indispensabili.

Questione più grave ancora è quella dei fondi di riserva e delle Casse per gli aumenti patrimoniali, dove, dietro i dati offertici dal Governo in un allegato al bilancio presentato all'altro ramo del Parlamento, risulta che la parte attiva di questi fondi va rapidamente decrescendo.

Come ne ho dato una brevissima dimostrazione nella mia relazione, l'avanzo disponibile che al 30 giugno 1898 era di 19 milioni e mezzo, sarà ridotto al 30 giugno 1899 a poco più di 5 milioni.

Anche qui dunque s'impongono dei provvedimenti da parte del Governo, per far fronte ad una situazione che va continuamente peggiorando.

Io prego quindi il signor ministro di voler dire al Senato se, ed in qual modo, per l'una cosa e per l'altra quistione, intenda provvedere.

DI SAMBUY. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha la facoltà di parlare.

DI SAMBUY. Ringrazio l'onorevolissimo presidente di concedermi di parlare nella discussione generale, quantunque, a dir vero, avessi soltanto da fare alcune osservazioni intorno ai capitoli riguardanti le ferrovie; ma sono lieto di farle nella discussione generale, per obbligare me stesso a tenermi maggiormente sulle questioni generali, e non entrare tanto nei minuti particolari, onde non ripetere sempre le medesime lagnanze che ho le tante volte ripetute in Senato ai predecessori dell'onor. Lacava.

Disgraziatamente io mi son dovuto formare una convinzione in questi ultimi anni, ed è che il venire a portare certi lamenti al Governo sia opera pressochè inutile.

La saviezza degli antichi diceva: *repetita iuvant*; ed io invece comincio a credere che il *pulsate et aperietur* sia diventata una fallace speranza.

Me ne sono chiesta la ragione e non trovai altra risposta, trattandosi delle ferrovie, se non che le loro Amministrazioni costituiscono un potere superiore a quello del Governo.

Le Amministrazioni ferroviarie, quando hanno da fare con un ministro intelligente, tenace e fermo nei suoi propositi, non hanno che a temporeggiare, aspettando che passi la bufera, volevo dire il ministro. (*ilarità*). Poi rimangono, come erano prima, padrone della situazione.

Si deve, o non si deve trovare rimedio a que-

sto male? A me pare di sì. Ed allora domando al ministro se non ha modo di costringere le ferrovie a compiere il loro ufficio; avvegna- chè io ritenga sbagliato il criterio di quelle amministrazioni che considerano il pubblico qual servo delle ferrovie, mentre le ferrovie devono essere a servizio del pubblico. Si deve trovare il modo di obbligarle a questo, ciò non ostante il passaggio cinematografico dei ministri, i quali, quando credono di aver ottenuto qualche cosa, sono di già spariti.

Do lode all'attuale ministro di due cose: del pensiero di riforma dell'Ispettorato, poichè, da quanto egli diceva or ora, spera di costituire, mercè tale riforma, al Governo tale un'autorità continua, la quale, non ostante il cambiamento dei Ministeri, possa avere efficace e persistente azione sulle amministrazioni ferroviarie. Nessuno più di me gli augura di raggiungere questo scopo. Gli debbo poi lode altresì per aver presentato all'altro ramo del Parlamento un progetto di legge, il quale colpisce le Amministrazioni ferroviarie per quei ritardi, che sono divenuti cosa abituale, normale, ordinaria, ma intollerabile. Forse forse avrebbe fatto bene di aggiungere anche un disegno di legge sui limiti di età di certi funzionari ferroviari, nei quali non vi è più nè l'energia, nè la capacità, nè l'iniziativa necessarie all'adempimento del delicato ufficio. (*Bravo!*).

Ma debbo ricordare che in una discussione qui avvenuta fra me ed un precedente ministro dei lavori pubblici, intervenne l'onorevolissimo nostro presidente, dicendo che le discussioni erano inutili sino a che non potessero cambiarsi le convenzioni ferroviarie. Sino d'allora si convenne della assoluta necessità di mettersi immediatamente al lavoro onde preparare le nuove convenzioni. Che si è fatto in questo senso? Mi si risponderà che l'inchiesta ferroviaria è appunto un lavoro di gran polso che deve giovare allo studio delle future convenzioni; mi si dirà ancora che il ministro ha nominato una Commissione appunto a questo scopo. Ma io debbo dirgli che assai più che ai voluminosi documenti, i quali tanto più sono voluminosi e tanto meno sono consultati; che assai più che alle Commissioni, che studiano molto e poco risolvono, io avrei fede in un ministro il quale avesse fermo il polso, deciso il carattere e irremovibile la volontà; perchè è soltanto in

quella condizione che si può ottenere qualche cosa.

Ebbene signor ministro mi lasci credere che Ella abbia polso, carattere e volontà per richiamare al dovere le amministrazioni ferroviarie, ed allora ricorderò solamente che sono sempre pessimi gli orari, gravose le tariffe!

Bisogna ripeterlo spesso colla speranza vaga e lontana che qualche cosa alla fine si possa ottenere.

Hanno già parlato sulle ferrovie con serena melodia... (*ilarità*) :... l'onor. Sprovieri ed altri. Io debbo dir loro che se Messene piange Sparta non ride.

Essi a ragione si lagnano di avere nel Mezzogiorno pessimi servizi ferroviari, ed auguro loro di ottenere al più presto raggiunto l'intento di vederli migliorati; ma vi hanno anche nel Nord pessimi servizi che sarebbe tempo il Governo non tollerasse ulteriormente.

Se fra cento lagnanze, che reputo inutile enumerare in una discussione generale, dovessi esprimerne una, domanderei perchè un treno che si chiama *direttissimo* debba impiegare quindici ore mentre i diretti ne impiegano solo tredici? Ed aggiungerei un particolare abbastanza curioso per illustrare quel sedicente *direttissimo*.

Nientemeno che partendo da Torino la mattina per la Capitale, se si vuole arrivare qualche minuto prima a Roma, si deve abbandonare il *direttissimo* ad Alessandria, ed andare a fare il maggior percorso da Piacenza, Modena, Bologna, Firenze, valendosi dei treni della Società Adriatica che devo, ad onor del vero, dire assai migliore della sua rivale.

Queste sono assurdità tali che assolutamente, vi si deve provvedere. Lo faccia il ministro o si valga del nuovo Ispettorato, purchè si provveda.

Per amor di brevità non mi addentrerò nella questione, tanto grave delle costruzioni, specialmente nelle condizioni attuali finanziarie, ed ha ragione il signor ministro di rammentarle a se stesso, ricordando che si trova impegnato col ministro del tesoro davanti alla nazione. Però le ferrovie che dovrebbero essere da tanto tempo ultimate e che non lo sono; quelle ferrovie per le quali lo Stato ha stanziato già quanto occorreva, ed ha ricevuti i larghi corsi delle provincie, quelle ferrovie dovreb-

bero almeno almeno finire in un sito abitato e non in aperta campagna.

I miei colleghi hanno tutti capito che io domando all'onorevole ministro un impegno formale perchè la Cuneo-Ventimiglia vada a Tenda, e che quella linea che doveva essere internazionale non si arresti in luoghi disabitati.

Ho accennato ancora alle gravose tariffe, e non debbo dimenticare che un bel giorno il paese si è trovato colpito da una sovratassa ferroviaria, così senza saperlo, perchè votata inavvertita in fine di Sessione dal Parlamento e gli Italiani se la sono veduta proprio capitare fra capo e collo e colla soddisfazione che tutti sanno.

Questa tassa deve cessare col 31 dicembre.

Io ho un vago sospetto che intanto che si cercano altri provvedimenti la si voglia far continuare e protesto fin d'ora, e domando al Governo di volermi assicurare completamente su questo oggetto.

E venendo alle tassazioni, badi l'onorevole ministro che tanto le merci le quali pagano tariffe esagerate, con grave iattura del movimento industriale e commerciale, quanto le tasse dei viaggiatori e dei bagagli, sono spinte a tal segno che ovunque all'estero si sente dire da tutti che in Italia non ci si viene perchè costa troppo caro il viaggiarvi.

Il ministro deve sapere che siamo la sola nazione ormai la quale paghi il bagaglio a tariffa intera, senza abbuoni; siamo i soli che invece di diminuire i prezzi li aumentiamo; ed intanto che cosa accade negli altri paesi?

Vedete la Francia come facilita i viaggi, lasciando gli interessati scegliere gli itinerari ed accordando loro ribassi molto sensibili. Sappiamo tutto ciò che è avvenuto in Austria-Ungheria, e quest'anno in Svizzera con L. 45 si aveva un biglietto di prima classe per circolare su tutte le ferrovie svizzere durante quindici giorni, e per L. 60 se ne otteneva uno valevole per un mese.

Gli altri paesi sanno attirare il viaggiatore, l'Italia sdegnosamente li ripudia, aumenta le tariffe e fa male i suoi affari. (*Approvazioni*).

Dunque, onorevole signor ministro, mi riasumo, perchè ho già parlato troppo di ferrovie in quest'aula negli anni scorsi, e la prego soltanto di voler rispondere a queste quattro questioni.

Mi da ella affidamento che la Cuneo-Ventimiglia, strada internazionale, andrà almeno a Tenda?

In secondo luogo, quale è l'opinione del Governo sulle guarentigie necessarie al regolare funzionamento delle ferrovie malgrado i frequenti cambiamenti ministeriali, e basterà all'uopo la riforma dell'Ispettorato ferroviario?

Quali sono le intenzioni del ministro intorno alla sovratassa ferroviaria che il decreto del 15 agosto 1897 imponeva fino al 31 dicembre corrente, con poco vantaggio della cassa pensioni e con grave disagio pubblico?

Ed infine è convinto il Governo che molte innovazioni di tariffe e miglioramenti di servizi si potrebbero ottenere sulle ferrovie italiane, anche nelle poco liete nostre condizioni finanziarie, ed è deciso a volerle ottenere?

Mi sono permesso di formulare il sunto delle mie parole in quattro questioni perchè sembra a me sia più facile all'onorevole ministro di potermi rispondere, e spero che in questa forma concisa si possa ottenere di più che non con lunghe recriminazioni, che anche fondate su ragione lasciano troppo spesso il tempo che trovano. (*Approvazione*).

LACAVALLO, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACAVALLO, *ministro dei lavori pubblici*. Veramente le risposte degli onorevoli miei amici non sono state accompagnate da *serena melodia* verso il ministro, dappoichè non si sono dichiarati soddisfatti. Ma io, onorevole Serena, non ho negato di studiare la questione; l'ho detto anche rispondendo al senatore Melodia. Ho voluto manifestare le ragioni e le difficoltà inscindibili da una questione complessa di orari, ma però ho soggiunto che tuttavia io riconosceva non essere possibile che dai luoghi indicati dall'onorevole Melodia, cioè da Gravina, da Altamura, si dovesse giungere a Cancello in 27 ore, con la percorrenza media di 10 chilometri all'ora. Io studierò questa questione, e la studierò con amore come tutte le altre, e spero che dopo ciò essi si possano dichiarare, almeno in parte, soddisfatti.

L'onorevole Massarucci, e lo ringrazio, ha sollevato dinanzi a questa alta assemblea una questione gravissima, e che, secondo me, potrà costituire un grande avvenire di ricchezza

per il paese. Intendo, cioè, dire della questione delle acque pubbliche le quali possono essere utilizzate, in tempo non lontano, a servizio di trazione elettrica su alcune nostre ferrovie. Ed allora molte questioni potranno essere risolte, non ultima quella delle tariffe che potranno essere ribassate, e l'altra di un miglioramento nelle comunicazioni che potranno essere aumentate.

La questione della trazione elettrica delle ferrovie, strettamente connessa alla questione della concessione delle acque pubbliche, è da qualche tempo studiata con grande amore dal Ministero dei lavori pubblici.

L'onorevole Massarucci ha ricordato una circolare del mio predecessore, l'onorevole Afan de Rivera, il quale prescrisse che fossero sospese le concessioni di derivazione di acque pubbliche fino a che non fosse ben determinato quali di queste acque potessero servire alla trazione elettrica, o fino che non fosse ben accertato che non trattavasi di semplice accaparramento da parte di persone, le quali anticipatamente richiedevano la concessione di queste acque per poi cederle a terzi.

Il mio predecessore, onorevole Afan de Rivera, emanò tale circolare che fu comunicata ai prefetti; e dopo di essa tutte le domande per ottenere concessioni di derivazione di acque pubbliche furono accentrate al ministero.

Venuto io a reggere il Ministero dei lavori pubblici, e trovata questa circolare feci quello che del resto avrebbe fatto, ne son certo, anche l'on. Afan de Rivera, se fosse rimasto a quel posto, avrebbe cioè proceduto in modo da togliere il carattere sospensivo della circolare, e permettere che le acque che si riconoscono fin d'ora non necessarie per la trazione elettrica o per altri bisogni dello Stato possano essere lasciate a disposizione dell'industria e dell'agricoltura. Allora io, d'accordo con gli onorevoli miei colleghi delle finanze e dell'agricoltura, costituì una Commissione composta di distinti funzionari dei tre Ministeri, e delle rappresentanze delle due Società ferroviarie maggiori, l'Adriatica e la Mediterranea. A questa Commissione furono sottoposti i seguenti quesiti:

1° stabilire i criteri ed i limiti coi quali si possono accordare derivazioni, sia per scopo di trazione elettrica nelle ferrovie, sia per scopi agricoli ed industriali;

2° studiare i provvedimenti da adottarsi per impedire illecite speculazioni e monopoli in materia di concessioni di acque pubbliche;

3° concretare opportune proposte di modificazioni che si riconoscano necessarie alle leggi e regolamenti in vigore.

La Commissione ha compiuto un lavoro molto accurato, e colgo l'occasione per dirlo al Senato: è un lavoro che merita ogni considerazione.

La stessa Commissione ha progettato un disegno di legge che fra breve mi propongo di presentare al Senato.

Questo disegno di legge disciplina le concessioni di acque sia per le trazioni elettriche sia per le industrie, sia per l'agricoltura; ne determina anche i canoni e fissa la procedura che ora è lenta, e l'istruttoria, come si dice in linguaggio burocratico, dura per mesi e mesi.

Io mi son prefisso di semplificare la procedura con questo disegno di legge, ma *rebus sic stantibus*, direbbe il senatore Massarucci, che cosa ha fatto il Ministero?

In attesa che la Commissione ultimasse il suo lavoro, e che il progetto sia approvato, ha disposto che tutte le domande ritenute accettabili fossero inviate all'Ispettorato generale delle strade ferrate perchè, sentite anche le Società esercenti le grandi reti, si pronunzi sulla convenienza o meno, nei rapporti colla trazione elettrica, di accordare le derivazioni richieste.

In base poi al parere dell'Ispettorato generale le domande vengono ammesse o respinte. Al giorno d'oggi da 60 a 70 già vennero restituite ai prefetti per le ulteriori pratiche relative alla concessione. La concessione viene data, salvo casi speciali, alla condizione che nel disciplinare sia inclusa la clausola che lo Stato per meglio utilizzare i corsi d'acqua, può sospendere la concessione accordata somministrando o direttamente o a mezzo di terzi una quantità d'acqua o d'energia equivalente a quella sospesa.

Ed io per imporre tale clausola nei disciplinari mi sono rivolto al Consiglio di Stato, il quale appunto l'ha formulata.

Quanto poi alle acque che si riconosce debbano essere trattate per i bisogni della trazione elettrica, non si dà ad alcuno la concessione, ed il loro trattamento sarà quello indicato nel disegno di legge progettato dalla

Commissione, disegno di legge che io mi propongo di presentare, d'accordo con i miei due colleghi, al Senato del Regno.

Io credo francamente che se gli importanti esperimenti di trazione elettrica proposti dalle Società Adriatica e Mediterranea, e che ora sono già all'esame del Comitato superiore delle ferrovie, riusciranno, noi, o signori, avremo risolto una delle più grandi questioni che riguardano l'esercizio ferroviario, poichè, come dicevo, potremo risparmiare una parte forse non indifferente delle spese che ora si fanno per l'acquisite del carbon fossile all'estero.

Vengo ora all'onorevole senatore Di Sambuy.

Lo ringrazio innanzi tutto di quanto egli con grande cortesia ha detto al mio indirizzo, e risponderò brevissimamente alle sue osservazioni.

Egli, in primo luogo, mi ha domandato: quale mezzo ha il ministro per fare che le Società ferroviarie compiano il loro dovere? Io non ho altro mezzo, che le leggi e le convenzioni; ed assicuro il senatore Di Sambuy, che le leggi e i patti convenzionali li farò eseguire tutti, nessuno eccettuato, senza esitanze.

Non è esatto che io abbia detto che mi riprometto tutto dalla riforma dell'Ispettorato. La riforma dell'Ispettorato avrà bensì conseguenze immediate specialmente sull'esercizio. Di ciò metto pegno, ma non basta. Bisogna che la riforma sia seguita da altri provvedimenti, che io mi propongo di prendere.

Il senatore Di Sambuy ha parlato di anomalie che si riscontrano negli orari di alcuni treni. Ha detto di un treno direttissimo, che ha un orario più largo di quello di un diretto; ha detto che vi è un direttissimo, che impiega 15 ore, mentre un diretto ne impiega 13.

Ciò invero mi sembra anormale, ed assicuro il senatore Di Sambuy che, se le cose stanno così, e non vi è ragione che le giustifichi, provvederò.

Il senatore Di Sambuy ha parlato anche delle tariffe, argomento di cui pure hanno trattato altri oratori. Per le tariffe molte cose si sono fatte, e molte continuamente se ne fanno. Il Ministero ha il Consiglio delle tariffe, che esamina le più importanti questioni.

E il ministro si affrettà, per quanto sta in lui, a dare esecuzione ai voti di quel Consiglio, d'accordo con le Società ferroviarie, le quali

hanno la loro rappresentanza nel Consiglio. Anzi l'onor. Di Sambuy sa certo che in questi giorni, io ho presentato all'altro ramo del Parlamento un progetto di legge, circa la convalidazione del decreto reale che istituisce il Consiglio delle tariffe, progetto di legge presentato anche dal nostro illustre presidente, ma che per eventi parlamentari non fu discusso.

Io l'ho ripresentato e vi è anche una modificazione al decreto organico, colla quale si costituisce un Comitato permanente nel Consiglio stesso, che avrà ufficio di raccogliere i reclami e le domande del commercio in materia di tariffe.

Confido che questo Comitato gioverà per rendere le tariffe di trasporto sempre più adatte ai bisogni del nostro commercio.

Ma l'onor. Di Sambuy sa che in materie di tariffe il ministro non ha tutta la libertà di azione, poichè esse debbono essere fatte d'accordo colle Società.

Ed ora in breve rispondo alle quattro sue domande. Come ho detto, sulla riforma dell'ispettorato non mi trattengo, poichè quello che si farà ora non è che un principio di altre riforme che seguiranno, e confido che vorranno dare buoni frutti malgrado i cambiamenti di ministri. L'ispettorato, istituito come è ora, non corrisponde al suo compito, ma bisogna riformarlo in modo che sia meglio determinata la responsabilità dei singoli funzionari.

Quanto alla Cuneo-Ventimiglia sino a Tenda, dirò che comprendo anch'io che è una linea che non può morire in una campagna. Mi pare che attualmente finisca a *Vievola* e che da *Vievola* a Tenda almeno finirà in città. Ma, onorevole Di Sambuy, io non potrei prendere un impegno formale per la costruzione di questa linea. Si tratta di una questione di bilancio. Alcuni dicono che costerà cinque, altri sette milioni.

Non è il caso di entrare nella questione, certo è che io non potrei prendere impegno alcuno senza il consenso del mio collega il ministro del tesoro. Ma ad ogni modo, io riconosco che fra tutte le linee che sono rimaste incomplete, questa si trova in una speciale condizione, poichè rimane in aperta campagna.

DI SAMBUY. Ed ha avuto il concorso di tutti i corpi morali!

LACAVA, *ministro dei lavori pubblici*. Certamente avrà avuto il concorso fin dove è arrivata. Non so se l'abbia avuto per tutta la linea; ad ogni modo è una questione più grave di quello che apparirebbe, perchè sono molte le linee ancora incomplete.

Resta l'altra questione sollevata dall'onorevole Di Sambuy, cioè le sopratasse stabilite dalla legge dell'agosto 1897. Io veramente non posso dare all'onorevole Di Sambuy una notizia nel senso da lui sperato.

Nell'altro ramo del Parlamento è stato da me presentato, d'accordo con i ministri del tesoro e dell'agricoltura e commercio, un progetto di legge sulla sistemazione degli istituti di previdenza. Come l'onor. Di Sambuy sa, dal passato Gabinetto furono presentati due ordini di provvedimenti, alcuni che io chiamerei interinali, per aiutare la casse di previdenza, e altri definitivi.

Alla riapertura della Camera ho presentato, d'accordo coi miei colleghi, i provvedimenti definitivi, prendendo il disegno di legge allo stato di relazione il che mostra il desiderio che noi abbiamo di affrontare la gravissima questione degli istituti di previdenza.

Io non dirò al Senato quale sia il *deficit* di queste casse di previdenza. Verrà l'ora in cui il Senato se ne occuperà e potrà vedere la gravità della questione.

Vi è poi per effetto della legge ricordata dal senatore Di Sambuy un provvedimento interinale, il quale finisce col 31 dicembre di quest'anno. E poichè ho presentato all'altro ramo del Parlamento un progetto di proroga, non posso soddisfare a quanto mi chiede il senatore Di Sambuy; questo progetto di legge sarà anche discusso dal Senato appena approvato dalla Camera, ed allora udirò e terrò conto, in quanto sia possibile, delle osservazioni e dei desideri vostri.

Ed ora mi permetto rispondere all'illustre relatore del bilancio. Nella sua relazione egli ha proposto due gravi questioni, quella dei residui che, con l'aggiunta della competenza della parte straordinaria di questo esercizio, ascendono a circa 148 milioni di cui circa 74 sono ancora da impegnare, e quella sui fondi di riserva e le casse per gli aumenti patrimoniali.

Su queste due questioni gravissime intratterrò brevemente il Senato.

Appena fui assunto alla direzione del Ministero dei lavori pubblici, mi accorsi della grossa cifra dei residui e volli ricercarne le cause, tanto più che anche nella relazione della Giunta del bilancio della Camera elettiva si rilevava questa anomalia.

Sono molte e di varia natura le cause che non hanno permesso il sollecito impiego dei fondi iscritti in bilancio per effetto di leggi dello Stato. Prima fra tutte è il maggior tempo occorso per lo studio dei progetti che da alcuni anni è diventato molto più diligente e più minuzioso, mercè un regolamento fatto dal nostro illustre presidente, il quale avvedendosi che spesso i progetti non corrispondevano alla realtà delle cose, prescrisse che fossero studiati con maggior cura ed esattezza. E questa è stata una causa che io dico fortunata, perchè prima era minore la diligenza nello studio di progetti, e non era nettamente affermata, come ora, la responsabilità personale degli ingegneri chiamati a dirigere le opere.

Una seconda causa la troviamo nelle forme amministrative, che pur troppo, nel modo con cui si svolge l'amministrazione non solo dei lavori pubblici, ma tutte le amministrazioni italiane, peccano di lentezza. Donde ritardi negli appalti dei lavori e nei pagamenti.

E poichè molti residui inoperosi si hanno per le strade, debbo ritenere che su ciò abbiano grande influenza le varianti nell'esecuzione delle opere progettate.

Noi sappiamo che le condizioni telluriche di alcune provincie del Regno sono così fatte, che i movimenti franosi non possono dirsi rari. Avviene perciò che il sopraggiungere di una frana obbliga a dover studiare delle varianti al progetto, con perdita di tempo per gli studi e il loro esame da parte dei corpi consultivi.

Ritardandosi così l'esecuzione dei lavori, naturalmente si accumulano i residui. E non bisogna dimenticare le questioni con gli appaltatori. Ora che cosa ho fatto?

Preoccupato di questa condizione, pensai che per uscirne bisognasse cominciare dall'appurare le cause dei ritardi, capitolo per capitolo, lavoro per lavoro, e ho nominato il 23 novembre una Commissione, composta di distinti funzionari, sotto la presidenza del mio egregio col-

laboratore l'onorevole Chiapusso, con incarico di studiare i ritardi e le rispettive cause, e proporre i provvedimenti necessari.

E io terrò il maggior conto delle proposte della Commissione; avvertendo anche che se vi saranno, come mi auguro, fondi superiori ai bisogni, io non ci penserò due volte per portare queste somme in economia, e sarà tanto di guadagnato pel bilancio dello Stato.

La Commissione si è già riunita più volte, e affretterà il suo lavoro. Questo è quello che posso dire per ora all'on. relatore ed al Senato, aggiungendo che io terrò anche molto conto di ciò che si è detto nell'altro ramo del Parlamento dalla Commissione del bilancio, e che certamente deve essere noto all'illustre relatore del bilancio dei lavori pubblici presso il Senato.

Vengo all'altra questione ancor grave che riguarda i fondi di riserva e le Casse degli aumenti patrimoniali, e mi permetto di citare ancora una volta il nostro illustre presidente, che è stato tanta parte del Ministero dei lavori pubblici.

L'onorevole Saracco aveva studiato un progetto di legge per risolvere, quasi direi *ab imis fundamentis*, la questione delle Casse patrimoniali; però questo progetto fu presentato alla Camera non da lui, ma dagli onorevoli Perazzi e Colombo.

Fu votato dalla Camera dei deputati, ma l'Ufficio del Senato credette di rinviarne la discussione; nel frattempo i ministri succeduti agli onorevoli Perazzi e Colombo ripresero in esame la questione, e ritenendo tra l'altro che il traffico era aumentato nell'esercizio 1895-96; che questo aumento accennava a proseguire, come difatti è stato; e che ulteriori economie eransi realizzate sugli impegni assunti precedentemente, presentarono un progetto di legge col quale si davano alle Casse patrimoniali quattro milioni complessivamente per i due esercizi 1896-97 e 1897-98.

Questo progetto divenne legge dello Stato; per cui in un biennio le Casse patrimoniali si accrebbero di quattro milioni oltre di un contributo delle Società.

E si verificò quell'aumento di traffico che il ministro aveva preveduto, tantochè nel biennio fra le rendite proprie e il concorso dello Stato

e delle Società le Casse patrimoniali introitano quasi 17 milioni.

Per l'avvenire si può ragionevolmente prevedere che, nei prossimi esercizi, le Casse disporranno per rendite proprie di circa sei milioni all'anno.

Intanto sono lieto di annunziare al Senato che il traffico continua ad aumentare sensibilmente, tantochè osservando i prodotti delle reti principali ferroviarie, si ha già in questi primi mesi del corrente esercizio un aumento di circa tre milioni sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Questo traffico aumentato esige che le Casse patrimoniali siano fornite di maggiori somme, perchè con 6,000,000 all'anno tutti i bisogni non possono essere soddisfatti. Nuovi carri occorrono, ne abbiamo ultimamente ordinati 2100, 1000 dei quali vanno in aumento di dotazione, e 1100 vanno a sostituire altrettanti vagoni non più atti a prestare regolare servizio, con aumento di portata e miglioramento di tipo. Occorreranno aumenti e rinnovazioni di locomotive e vetture, ampliamenti di stazioni, impianti di nuovi binari, ecc.

Veramente la somma disponibile non è sufficiente per tutto ciò. Egli è per questo che, d'accordo col ministro del tesoro, abbiamo presentato un progetto di legge, (quello del quadriennio da me accennato) nel quale è fissata, a carico del Tesoro, la sovvenzione di 4,000,000 all'anno per le Casse patrimoniali, e per sette anni, cioè per il tempo che ci separa dal primo termine delle Convenzioni.

Anche le Società da parte loro sono chiamate a contribuire in ragione di un decimo della sovvenzione dello Stato.

Per cui e con questo aumento di L. 4,400,000 all'anno, e cogli altri proventi ordinari delle Casse, il Ministero crede che si potrà soddisfare ai loro bisogni ed a quelli dei fondi. Ed è, o signori, il solo aumento che voi troverete quando discuterete la legge che avrò l'onore di presentarvi per consolidare il bilancio dei lavori pubblici durante un quadriennio.

Con questo mi pare di avere anche soddisfatto alle osservazioni dell'illustre relatore.

CREMONA, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CREMONA, *relatore*. Ringrazio il signor ministro delle notizie fornite, le quali dimostrano

che il Governo si è seriamente preoccupato di entrambe le questioni alle quali ho avuto l'onore di accennare.

DI SAMBUY. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DI SAMBUY. Nel rispondere alle quattro interrogazioni che io ebbi l'onore di muovergli, l'onor. ministro può sperare che tutto al più in due io mi senta soddisfatto; e più in quella alla quale non ha risposto, poichè quantunque alla domanda se era convinto che il Governo poteva e doveva ottenere molti miglioramenti nel servizio e nelle tariffe, non sia venuto ad una dichiarazione esplicita; ciò nondimeno devo prender atto della volontà espressa, per quanto glielo consentano le convenzioni, di fare il possibile per migliorare i servizi. Devo credere che non mancherà alla sua parola.

Prendo poi atto della dichiarazione, che la sua riforma dell'Ispettorato ferroviario avrà tali conseguenze che, nonostante il cambiamento di ministri, vi sarà un'autorità davanti alla quale le amministrazioni delle ferrovie dovranno inchinarsi e non sempre fare a modo loro. E di ciò mi dichiaro soddisfatto, aggiungendo solo una parola: vedremo; poichè innanzi a certe autorità, le quali spadroneggiano, è difficilissimo ottenere che le cose vadano a dovere, quando non vi sia quella tale energica personalità che sappia farle andare.

Rimangono due questioni: quella di Tenda e quella della sovratassa. Mi duole che l'onorevole ministro non abbia preso un formale impegno. Io avrei voluto che mi avesse risposto in modo diverso di fronte al fatto ridicolo ed assurdo che un treno internazionale si ferma in aperta campagna. Mi avesse almeno affermato che il Governo, nei limiti della potenzialità di bilancio, farà nei prossimi esercizi il possibile per far cessare questo stato di cose! Egli invece dimostrò di non poter far nulla, e che non aveva neanche la volontà di risolvere prontamente la questione. Io però non me ne contento, e protesto.

Ma come! Una linea internazionale che avrebbe dovuto essere finita da molti anni, e dovrebbe andare fino a Tenda, resterà così interrotta?

Io dovrei anzi giovarmi delle attuali circostanze per dire al ministro, che, mercè le migliorate condizioni che avventuratamente si af-

fermano coi nostri vicini, si dovrebbe affrettare la soluzione completa del problema di una ferrovia che deve giungere a Ventimiglia e Nizza.

È questione di Governo e mi affido all'intero Gabinetto: ma vorrei per ora che il ministro dei lavori pubblici capisse che non può arrestarsi a Vievola, ma deve giungere a Tenda.

Quanto alla sopratassa, il ministro ha detto che ha presentato all'altro ramo del Parlamento un progetto di legge relativo a questo argomento. Ora io ho affermato che la sopratassa deve cessare col 31 dicembre corrente.

La legge è chiara, l'ho sott'occhio; essa stabilisce all'art. 4 che la sopratassa è limitata al 31 dicembre 1898 e doveva cessare anche prima quando fosse stato decorso il tempo per presentare il disegno di legge al quale ha accennato il ministro.

Oggi qual'è la situazione? Che davanti all'altro ramo del Parlamento vi è a quanto pare un progetto di proroga a questa tassa; ma siccome questa tassa è stata dannosissima al movimento pubblico delle ferrovie, siccome è venuta proprio di sorpresa, io ricordo che salvo provvedimenti legislativi deve cessare fra 15 giorni, e quando il provvedimento legislativo ci fosse sottoposto, prometto sin d'ora al ministro di votare contro e lo assicuro che non sarò il solo.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, dichiaro chiusa la discussione generale.

Attesa l'ora tarda, rimanderemo a domani la discussione degli articoli.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione.

Prego i signori senatori segretari di procedere allo spoglio delle urne.

(I senatori segretari fanno l'enumerazione dei voti).

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto dei due disegni di legge:

Sistemazione delle Contabilità comunali e provinciali:

Votanti	93
Favorevoli	78
Contrari	15

(Il Senato approva).

Aumento dello stanziamento per assegni ai veterani delle guerre 1848-49 per l'esecuzione della legge 4 marzo 1898, n. 46:

Votanti	93
Favorevoli	77
Contrari	16

(Il Senato approva).

Domani alle ore 15 seduta pubblica col seguente ordine del giorno:

I. Continuazione della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1898-99 (N. 11).

II. Discussione del disegno di legge:

Aumento di stanziamento nello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per iniziare i lavori nella zona monumentale di Roma (N. 19).

NB. Saranno aggiunti all'ordine del giorno i disegni di legge di cui potranno in tempo utile essere distribuite le relazioni.

La seduta è sciolta (ore 18.20).

Licenziato per la stampa il 19 dicembre 1898 (ore 11)

F. DE LUIGI

Direttore dell'Ufficio dei Resconti delle sedute pubbliche.